

ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 87 (2218) Четверг, 2 июля 1942 г. Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

ВВЕСТИ ПАРК ПАРОВОЗОВ В НОРМУ

Немалых успехов добились паровозники нашей дороги в период Всесоюзного социалистического соревнования. Свердловские машинисты, получив переходящее красное знамя имени 3-й гвардейской стрелковой дивизии, с еще большим энтузиазмом взялись за дальнейшую работу. По их инициативе на предприятиях промышленности и транспорта была развернута борьба за досрочное выполнение полугодовых программ и право подписания рапорта товарищу Сталину. Первыми на дороге такое право завоевали они же сами.

Активно была подхвачена паровозниками инициатива о создании месячного запаса топлива в каждом депо и утверждение лицевого счета машинистов. Это ценное начинание, нашедшее горячий отклик на дороге, принадлежит опять же машинистам депо Свердловск-пассажирская.

Улучшило работу и депо Свердловск-сортировочная. Отстававший ранее коллектив паровозников Сортировочной выходит сейчас в число передовых. Во второй декаде июня он уже занял на дороге второе место. Лучше стали работать и другие депо.

Но паровозники еще не достигли главного — выполнения нормы оборота паровоза и участковой скорости. Варварски используется паровозный парк на нашей дороге. Паровозы, как правило, больше простаивают, чем работают. Поезда сутками задерживаются на подьездах, паровозы «обогревают небо», непродуманно сжигая сотни тонн топлива.

Так, поезд № 183, вышедший из Егоршино, следовал до места назначения около трех суток, хотя норма времени туда и обратно составляет лишь 26 часов. Таких примеров много.

Нередки случаи, когда диспетчер, зная точно, что поезд будет стоять долго, даже несколько суток, держит его с паровозом, не желая «бросить», хотя он по существу является уже брошенным.

Это сводит на нет все достижения машинистов. И совершенно справедливо жалуются наши передовые механики тт. Корнилов, Просвирнин, Мытник, Южаков и другие на варварское использование паровозов. В своем письме, опубликованном в «Гудке», они

пишут: «Командирам отделения сходит с рук то, что они оторвали график оборота паровозов от графика движения. Теперь они обращаются с паровозами, как с собственными вещами».

Пока все остается по-старому. Письмо машинистов на отделениях даже не обсудили, никаких мероприятий в связи с этим не выработала и паровозная служба.

Парк рабочих паровозов на дороге завышен. В отдельных депо (например, депо Сортировочная) он доходит до 150 и более процентов. Количество локомотивов не соответствует размерам движения поездов, число выданных планируется без учета реальных возможностей, с перестраховкой, значительно выше, чем требуется по максимальному графику движения.

Чтобы добиться правильного использования паровозов нужно, прежде всего, действующий парк локомотивов привести в соответствие с размерами движения и заданным оборотом, все излишние паровозы отставить в запас. График оборота паровозов должен быть в полном соответствии подчинен графику движения поездов. Этого как раз и требует в своем приказе нарком т. Хрулев.

Для реализации этого важнейшего решения руководство дороги обязало начальника службы движения тов. Гладких и паровозной службы — тов. Ионина обеспечить к 15 июня приведение паровозов рабочего парка к каждому депо в установленную норму, и все излишние паровозы отставить в резерв.

Прошло полмесяца. Записанное и утвержденное осталось не сделанным и сошло безнаказанно. Количество паровозов попрежнему остается завышенным, за ускорение оборота их не чувствуется никакой борьбы, никакой ответственности.

Наши машинисты поняли свою роль и задачу в социалистическом соревновании. Они упорно борются за лучший паровоз, за лучшее его использование, за четкую работу по графику. Нужно только устранить все существующие здесь препятствия в их стачановской работе.

Это должны сделать руководители дороги, служб и отделений.

На сталинской вахте

99 процентов поездов — по графику

Рабочие и командиры станции Свердловск-сортировочная, встав на сталинскую вахту, добились значительного ускорения в продвижении поездов. В третьей декаде июня отправлено по графику 99 проц. поездов. В течение четырех дней станция отправляла все поезда точно по расписанию. Увеличилось формирование тяжелых составов. Только за последнюю пятидневку было отправлено сверх нормы 18 тысяч тонн груза.

Наиболее высоких показателей достигли смены маневровых диспетчеров тт. Логина, Кривенко, Шаляева и Еремеева. Обеспечивая отправку поездов по графику, рабочие этих смен повысили производительность труда от 130 до 320 процентов.

В соревновании составителей скоростных поездов впереди идут тт.

Фетисов, Елисеев и Шалин. В отдельные смены они формируют каждый от 20 до 24 поездов и сократили время обработки состава в 5-6 раз против нормы. Значительно перевыполняют задания составители тт. Жужгов, Тягунов, Порохин, Ольханов.

Дежурные по горкам тт. Устюжанин, Вудин, Козлов и Протасов по сравнению с маем вдвое увеличили формирование поездов по методу Краснова-Кожухаря. Каждое дежурство они дают с горки по 12-15 готовых составов. Дежурные по парку отправления тт. Крутаков, Бабькин, Польш и Решетников почти все поезда отправляют точно по графику. Списочники тт. Третьякова, Булычева и Жужгова работают одновременно в двух районах каждая и выполняют по две нормы.

ПОБЕДА В ТРУДЕ — ПОБЕДА НА ФРОНТЕ!

Они завоевали право подписать
полугодовой отчет-рапорт
товарищу Сталину

Предприятия, досрочно выполнившие план
первого полугодия

- Коллектив Кузинского вагонного участка выполнил план годового ремонта вагонов на 103 процента, среднего ремонта на 480 процентов и задание по осмотру автотормозов на 141 процент.
- Железнодорожники станции И. Тагил выполнили план погрузки на 165 процентов.
- Вагонный участок Свердловск-пассажирская выполнил план годового ремонта товарных вагонов на 140 процентов и пассажирских вагонов — на 103 процента. Перевыполнены планы и по среднему ремонту.
- Коллектив железнодорожников станции Вагонозавод выполнил план погрузки на 165 процентов.
- Железнодорожники станции Ялutorовск выполнили полугодовой план погрузки на 130 процентов.
- Вагонный участок Свердловск-сортировочная выполнил план капитального ремонта вагонов на 111 процентов, среднего — на 103 процента и годового — на 108 процентов.
- Коллектив Тагильского путейско-ремонтного завода выполнил полугодовой план на 156 проц.
- Электродепо Свердловск-сортировочная выполнило план по подемному ремонту на 160 процентов и по среднему — на 125 проц.

251 тяжеловесный поезд

Замечательные образцы трудового героизма в дни Отечественной войны показывает почтенный железнодорожник комсомолец-электровозник депо Нижний Тагил Владимир Трофименко.

По-душinsky ухаживая за своей машиной, молодой электровозник добился высоких показателей в работе, он успешно водит тяжеловесные поезда, значительно перевыполняет техническую скорость, увеличил пробег между подьездами до 100 тысяч километров.

За 5 месяцев настоящего года Владимир Трофименко провел 251

тяжеловесный поезд и перевез сверх нормы 117542 тонны груза, что составляет более 50 дополнительных полновесных поездов.

Бригады электровоза старшего машиниста Трофименко за стахановско-кривоносовскую работу в условиях войны держат переходящее красное знамя электродепо. Бригады этого паровоза завоевали право подписать полугодовой рапорт товарищу Сталину.

Г. ТРИФОНОВ — помощник начальника политотдела дороги по комсомолу.

РАЗГРУЗИЛИ 96 ВАГОНОВ

В воскресенье, 28 июня, железнодорожники станции Свердловск-товарная, встав на сталинскую вахту, организованно вышли на выгрузку. В работе приняло участие 75 коммунистов, комсомольцев и несоюзной молодежи.

Бригады тт. Желваковой и Байдагуловой выгрузили в этот день 509 тонн зерна. Бригада молодежи

во главе с секретарем комитета ВЛКСМ тов. Кадиловой разгрузила 5 вагонов тяжеловесного груза. Всего за сутки было разгружено 96 вагонов. Заработанные 566 рублей железнодорожники передали в фонд обороны.

Е. НЕИЗВЕСТНЫХ — пом. начальника политотдела по комсомолу.

Выступает дежурный по станции тов. Сенченко



За честь своей станции

Станция Поклевская находится на стыке двух отделений — Камышловского и Тюменского. Ее удельный вес в работе дороги огром. Поклевская — это барьер в продвижении поездов. Так говорили раньше о нашей станции. Каждому железнодорожнику дорога честь своей станции. И мы серьезно призадумались над тем, как добиться ускоренного продвижения поездов.

Как бы не были заняты пути, я всегда нахожу возможность принимать составы. Для этого я не только рационально использую каждый метр свободного пути, но стараюсь держать всегда приемо-отправочные пути свободными. Правда, бывает так: когда эти пути заняты, тогда я выбираю такие поезда, которые в ближайшее время не подлежат отправлению и даю команду расставить их по частям на тупиковые пути. Эти поезда мы путем прицепки вагонов к неполновесным составам или организацией тяжеловесных поездов всегда отправляем со станции.

Применяя метод дежурного по станции Гороблагодатская т. Куликова, я организую скоростную обработку поездов. Смена старшего осмотрщика Николая Ведерникова осматривает поезда сходу, затрачивая на эту работу 16 минут при норме 45.

Одним из решающих моментов в работе моей смены является борьба за ускорение оборота паровозов. Работая сообща с дежурным по депо тов. Старковым, моя смена достигла того, что камышловские паровозы при норме 3 часа оборачиваются за 1,4 часа, а тюменские — при норме 5 часов — за 2,3 часа.

Коллектив смены дружный. Мои боевые помощники — стрелочник тов. Кайгородов, маневровый машинист тов. Масленников и др. Моя смена в июне заняла первое место, отправила 96 процентов поездов по графику. У нас есть возможность работать еще лучше, но для этого недостаточно усилий только нашего коллектива, многое зависит от командиров

В КАЖДОМ ДЕПО СОЗДАДИМ МЕСЯЧНЫЙ ЗАПАС УГЛЯ

Егоршино

Передовые паровозники депо Егоршино по-хозяйски экономят топливо, широко используют суррогаты. В мае машинисты сожгли 540 тонн суррогатов и сэкономили 156,8 тонн угля.

Сэкономленное топливо паровозники откладывают на зиму — создают месячный запас угля. Механиков, постоянно экономящих топливо, в нашем депо много. В июне их ряды пополнились еще больше.

Экономить топливо машинистам помогают работники топливных складов. Они удовлетворяют потребности паровозников в суррогатах и дают смеси углей высокого качества.

Н. ТАРАН — машинист - инструктор по теплотехнике депо Егоршино.

Камышлов

Машинисты Камышловского депо тт. Безродных и Князев ездят на одном паровозе, работают при одинаковых условиях. Тов. Безродных систематически экономит уголь, а тов. Князев — пережигает.

— Чем же объяснить этот факт? Начальник депо тов. Дедков ответил на этот вопрос так: «Тов. Безродных годами экономит топливо, при любых условиях работы он из каждого рейса привозит сотни килограммов сбереженного угля. А тов. Князев несерьезно относится к этому делу, он не следит за тем, как помощник отапливает паровоз».

Факты, когда при совершенно одинаковых возможностях, одни механики сберегают топливо, а другие непродуманно его расходуют, в Камышловском депо не единичны. За прошлую зиму камышловские паровозники перерасходовали два с половиной состава угля. Только во второй декаде июня депо избавилось от пережога и сэкономило 132 тонны топлива.

В июне открыли лицевые счета машинисты тт. Безродных, Рылов, Петухов, Комаров, Коровяков и другие. Эти же машинисты выразили желание стать общественными инструкторами по теплотехнике.

движенцев отделения и управления дороги. Вот им-то я и хочу предъявить свой счет. Прежде всего диспетчеры не дают нам, дежурным по станциям, задания на все дежурство. Мы работаем с перспективой на ближайший час. И, конечно, не имеем возможности планировать так свою работу, чтобы полностью обеспечивать прием и отправку поездов по графику.

В руководстве движением не изжита чехарда. Сначала дается распоряжение об отправлении одного состава, а через некоторое время, когда состав уже готов, поступает новое указание о его отмене. Так было, например, 25 июня. Поезду № 961 был уже заказан маршрут, машинисту вручили жезл на отправку. Но тут диспетчер Меньшинин дал новое распоряжение — этот состав не отправлять, а паровоз повернуть на Тюмень. С таким руководством движением давно пора покончить.

А. СЕНЧЕНОВ — дежурный по станции Поклевская.

График — основа работы транспорта

Ускорить оборот локомотива, быстрее продвигать поезда

В Камышлове не борются за график

Дорожная комиссия, подводя итоги социалистического соревнования за вторую декаду июня, отнесла Камышловское отделение движения, резко ухудшившее графиковую работу, на последнее место. Невыполнение графика на этом отделении продолжается и по сей день. Если взять итоги работы последних дней июня, то средний процент отправления поездов по расписанию немногим больше 30, а проследование поездов по графику составляет 16 процентов.

Стеной стоят поезда на отделении. В Камышлове скопилось много угольных маршрутов.

— Не станция, а Кузбасс на колесах, — говорят камышловские железнодорожники.

Рабочий парк вагонов здесь значительно превышает норму. Камышловское отделение серьезно лимитирует работу дороги.

Начальник отделения тов. Миrows не занимается четкой организацией поездной работы, объясняя невыполнение графика отсутствием паровозов.

Так ли это?

28 июня дежурный по станции Богданович тов. Лоскутов отправил поезд без главного кондуктора. Через несколько минут после отхода состава у селектора появился отставший от поезда кондуктор Камышловского резерва Кузнецов.

— Остановите поезд, просил он диспетчера Зыкова.

На следующей станции ожидали кондуктора, поезд был выбит из графика. В это же дежурство диспетчер Зыков сорвал с графика 7 поездов. Тов. Зыков за 12 часов работы не заключил ни одного со-

циалистического договора ни с машинистами, ни с кондукторами на успешное продвижение маршрутов.

При чем же тут паровозы? Диспетчер Поклевского участка тов. Меньшинин 26 июня не отправил в сторону Камышлова ни одного состава по графику. Меньшинин ссылается на распоряжение об отмене поездов. На деле этого не было.

В этот же день на Баженовском участке диспетчер тов. Миронов также не обеспечил графиковую работу. Несмотря на то, что на станции Богданович имелось 400 вагонов в сторону Синарской, он отправил только один поезд вместо 6 по норме. Тов. Миронов не организовал своевременно подготовку сборного поезда на станции Богданович к отправлению по графику. Даже этот состав, сформированный на участке, был отправлен не по расписанию. Кстати, и паровоз был, а графика не выдержали.

Нарушение графика в Камышлове стало системой. Только за 25 июня на отделении было допущено 7 случаев брака в работе, вызвавших срыв с расписания более 10 поездов.

Диспетчерский коллектив до сих пор не являет собой примера борьбы за график. Диспетчеры в большинстве своем работают безынициативно. Включившись во всеобщее соревнование, камышловские диспетчеры взяли обязательство обеспечивать 100-процентное отправление и проследование поездов по графику. Эти обязательства остались на бумаге.

А. КОБЕЦ.

Стрелочница Елена Холина

Ярко светило июньское солнце. Девушка выскочила из будки и быстро направилась к входной стрелке встречать поезд.

Раньше Елена Холина работала на колхозных полях. Потом ее послали на транспорт. Елена приехала на станцию Тю-

мень зимой. Первый месяц девушка старательно училась. Она твердо усвоила Правила технической эксплуатации, стала работать младшей стрелочницей. Ее пост — в отличном состоянии.

М. БУЧЕЛЬНИКОВ.

Совещание не состоялось...

29 июня, 10 часов вечера. С опозданием на 30 минут начинается селекторное совещание о том, как выполняются приказы НКПС № 242 (о повышении ответственности командиров за выполнение Правил технической эксплуатации) и № 117 (о проезде закрытых сигналов).

Слово предоставили начальнику Свердловского отделения тов. Коренкову, но его не оказалось в студии. Тогда вызвали начальника Тагильского отделения. Он от доклада отказался.

— Не подготовлен.

Для подготовки дали 10 минут и предупредили о повторном вызове. Затем к селектору вызвали начальника Надеждинского отделения. Тов. Канделинский, не зная по какому вопросу созвано совещание, попытался доложить о выполнении приказа № 205. Председательствующий прервал докладчика.

Вторично был вызван Тагил. Начальник отделения заявил:

— К докладу не готов.

Слово предоставили начальнику Камышловского отделения тов. Миrows, которого в студии не оказалось. В заключение вызвали снова тов. Коренкова. Он заявил:

— О селекторном совещании не знал, к докладу не подготовлен.

Дважды «пробежав» по всей дороге, начальник службы движения тов. Гладких спокойно заявил:

— Совещание отменяю.

Микрофон выключен. Собранные в отделенческих радиостудиях командиры и стахановцы разошлись. Совещание о проверке выполнения важнейших приказов, один из которых — № 117 — касается непосредственно нашей дороги, не состоялось.

Совещание было созвано по распоряжению заместителя начальника дороги тов. Закатова, который, между прочим, в радиостудию не явился. Начальник службы движения тов. Гладких пришел на совещание с опозданием. Оба эти руководителя, назначив совещание, не удосужились подготовить его как следует.

А. ХАИТ.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 30 июня

В течение 30 июня на Курском направлении наши войска отбивали атаки крупных сил пехоты и танков противника. Противник несет колоссальные потери. Наши войска подбили до 150 немецких танков.

На Севастопольском участке фронта наши войска отбивали ожесточенные атаки крупных сил противника.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

За 29 июня частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 23 немецких танка, свыше 50 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 4 артиллерийских батарей и 27 зенитно-пулеметных точек, взорвано 2 склада с боеприпасами, рассеяно и частично уничтожено до батальона пехоты противника.

На Курском направлении продолжают упорные бои. Только на одном участке фронта наши части под командованием тов. Пухова в течение дня уничтожили свыше 2000 немецких солдат и офицеров, 22 танка и 5 самолетов противника, из которых 2 бомбардировщика сбиты групповым ружейно-пулеметным огнем.

Защитники Севастополя проявляют в борьбе с врагом беспримерное мужество и стойкость. Группа автоматчиков старшины тов. Бучкова в течение 3 дней отразила 12 атак и вывела из строя до 3 рот пехоты противника. Ценой огромных потерь немцам удалось ворваться в окоп подразделения старшего лейтенанта Гарфонова. Наши бойцы перешли в иттыговую контратаку и отбросили немцев. Гитлеровцы потеряли в этой схватке только убитыми 150 человек. Противник многократно пытался занять блиндаж, который обороняют 7 бойцов во главе со старшиной Аюбия. Герои-бойцы отбили все атаки врага. Тов. Аюбия из ручного пулемета уничтожил до 150 немцев. Зенитчики батареи старшего лейтенанта Шаповалова за несколько дней боев сбили 29 и подбили 5 немецких самолетов.

На отдельных участках Западного фронта нашей артиллерией разрушены 3 блиндажа с пехотой противника, 2 наблюдательных пункта и ДЗОТ, подавлены 2 минометные батареи, рассеяно и частично уничтожено до батальона пехоты противника.

Слет молодых стахановцев Тагильского отделения

Состоялся слет молодых стахановцев Н.-Тагильского отделения. Участники слета рассказали о производственных достижениях своих коллективов, о работе комсомольцев и несоюзной молодежи. Интересным было выступление машиниста комсомольского электровоза депо Н.-Тагил тов. Трофименко.

— Бригады нашего электровоза водят тяжеловесные поезда, увеличили пробег локомотива между подьемами на 31.000 километров против нормы, работают без брака.

Токарь-стахановец депо Н.-Тагил тов. Ильин рассказал о том, как молодые рабочие овладевают техникой и заявил, что к Сталинскому дню железнодорожника станет тысячником.

О производственных победах молодых стахановцев говорил секретарь комсомольской органи-

зации вагонного участка Гороблагодатская тов. Ширяев. Секретарь комсомольской организации путейско-ремонтного завода тов. Зверев поделился опытом своей работы, рассказывал как он добился выполнения нормы на 2030 процентов. Ученик-слесарь депо Кушва тов. Перминов, молодая сверильщица депо Н.-Тагил тов. Ефремова обязались быстро и в совершенстве овладеть своими профессиями.

Участники слета призвали молодых железнодорожников Тагильского отделения еще шире развернуть всеобщее социалистическое соревнование, добиться новых производственных успехов, выполнить первомайский приказ товарища Сталина о разгроме гитлеровских захватчиков в 1942 году.

И. ЧЕРКЕС — редакция газеты «Сталинский локомотив».

Добьемся высокого урожая

Наш совхоз включился во всеобщее соревнование. План весеннего сева нами перевыполнен.

Работники совхоза принимают все меры к тому, чтобы получить в нынешнем году особенно высокий урожай зерновых и бобовых культур, картофеля, ранней капусты, моркови, свеклы, огурцов, помидоров. Урожай их должен быть повышен на несколько процентов по сравнению с запланированным.

Мы поставили своей задачей дать как можно больше продуктов питания для железнодорожников.

Взяв на себя эти обязательства, мы вызвали на социалистическое соревнование другие совхозы нашей системы и направили им свой договор.

Н. ПРОКОПЬЕВ — директор грязновского совхоза.

Соревнование счетных работников

Коллектив бухгалтерии паровой службы вызвал нас на социалистическое соревнование. Мы обсудили вызов и приняли его. Результаты соревнования не замедлили сказаться. Майский отчет был закончен на два дня раньше апрельского и сделан качественнее. Особенно хорошо работают бухгалтеры тов. Шевиниз и счетовод тов. Федяева.

Наш коллектив обязался досрочно закончить полугодовой отчет. На одном из последних совещаний мы подвергли критике свои недостатки и уверены, что со всей работой справимся своевременно и хорошо.

А. СОКОЛОВ — главный бухгалтер Надеждинского отделения паровозного хозяйства.

И. о. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.

Навести порядок в использовании паровозного парка

Многие командиры-движенцы нашей дороги используют паровозы неправильно, нерационально. Локомотивы часами простаивают на контрольных в ожидании готовности составов, сутками стоят с поездами на подходах к узлам.

Только за сутки 28 июня на Баженовском участке Камышловского отделения паровозы простаивали на промежуточных станциях на 37,5 часа больше нормы. Эксплуатационный оборот локомотивов был замедлен более, чем вдвое, среднесуточный пробег выполнен лишь на 60 проц. На подходах к узлам паровозы простаивали непроизводительно 354 часа.

Не лучше с эксплуатацией паровозов на Свердловском, Тюменском и Егоршинском отделениях. Паровоз № 13-23 вышел из Егоршино с поездом № 1305 25 июня в 1 час 40 мин. Но даже 30 июня он не прибыл в Свердловск, хотя норма оборота на этом участке установлена в 26 часов. Стоит этот паровоз где-то на линейной станции, бесцельно сжигая уголь, только потому, что командиры Свердловского узла не обеспечили прием поезда.

На дороге продолжается негод-

ная практика бросания поездов с паровозами. Паровоз, вышедший 21 июня с поездом № 935 из Тюмени, простоял в Кармаке 17 час., 20 мин., в Бахметском — 55 час., 20 мин., в Юшале — 31 час., в Валайре — 20 часов. Поезд фактически был брошен, но диспетчеры Тюменского отделения движения в течение пяти суток держали паровоз только из-за того, чтобы в отчетах не значилось брошенного состава.

Диспетчеру ничего не стоит вызвать паровоз к поезду раньше времени и держать его непроизводительно на контрольной. Паровоз № 42-81 простоял на станции Свердловск-пассажирская 29 июня в ожидании готовности состава в течение 7 часов. За это время он вполне мог доставить поезд к месту назначения.

Непроизводительные простои паровозов вошли в систему. Но ответственности за них никто не несет. Все оправдывается трудностями военного времени. Между тем все дело не в трудностях обстановки, а в отсутствии правильного планирования движения поездов.

Следует сказать, что команди-

ры-паровозники также не проявляют достаточной настойчивости в борьбе за ускорение оборота паровозов. Тюменские машинисты решили восстановить кольцевую езду. Но эту прекрасную инициативу не поддержали не только командиры отделения движения, но и некоторые руководители паровой службы. Начальник топливного отдела службы тов. Махнев не принял мер для организации нормальной эксплуатации паровозов на станции Вагай, что привело к срыву кольцевой езды.

Паровозные диспетчеры Кузинского отделения настойчиво борются за график оборота паровозов. Они добились, что отдельные локомотивы стали перевыполнять норму среднесуточного пробега. Но и эта инициатива не нашла достаточной поддержки.

Нарком тов. Хрулев требует навести большевикский порядок в использовании локомотивного парка, ибо в этом основа движения поездов по графику. Боевая задача движенцев и паровозников добиться слаженной работы в использовании паровозов.

Б. МАСЛОВ — старший диспетчер паровозной службы.